

Minnesanteckningar arbetsgruppsmöte 3

Plats: Kryssarklubben, Långedrag

Datum: 20 september

Tid: 17.00-20.00

Deltagare: Sophia Kaså, Patrik Gustavsson, Jenny Palm, Sofia Olsson, Martin Öberg, Lina Lundgren, Maria Berntsson, Maria Holmberg, Jan Kaaling, Helene Pedersen, Håkan Höjer, Magnus Legnehed och Lisa Grinell

Gäster: Bertil Pevantus, Styröbolaget, Henrik Levin, Stadsledningskontoret, Carolin Folkeson, Stadsbyggnadskontoret och Magnus Lorentzon, Västtrafik

Tema 2 (fastställt på första mötet): Trafik och logistik

Nästa möte: måndagen 17 oktober, klockan 17-20 (återkommer med lokal)

Sista mötet: onsdagen 9 november, klockan 17-20 (återkommer med lokal)

Inledning

Vi gick igenom några "underteman" som vi hade enats om var särskilt viktiga att prata om:

- Hur står Parkeringsbolagets uppdrag i förhållande till T-Puls?
- Resvanor/resmönster
- Säkerhetsfrågor
- Angöringskaos
- Cykelfrågan

Kollektivtrafik och resvanor (... och lite cykel)

Bertil inledde med att konstatera att 2/3 av de som arbetspendlar från Södra skärgården åker till Lindholmen och/eller City. Det vet man genom en reseundersökning som gjorts, men det är från 2007.

Därefter pratade han om visionen på bland annat snabbåtar som funnits i tankarna sedan 2004-2005. Tanken "dog ut" lite eftersom Stenpiren drog ut på tiden. För ett par tre år sedan började visionerna att växa fram igen:

1. Ingen plats är bättre lämpad som skärgårdsnod än Saltholmen, samtidigt kan vi inte belasta den mer än vi gör utan behöver nya former av transporter. Styröbolaget tycker det är naturligt att använda vattnet och var förvånade att det inte fanns något



Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag

”vatten-scenario” i T-PUSS då det skulle bli en miljövinst att ta resenärer från bilismen till båttrafiken och dessutom en viktig avlastning i samband med bygget av Västlänken. Bertil framhöll här tillgänglighetsanpassade hybridbåtar i Norge som förebild.

2. Etablera testtrafik, vilket då infördes i sommar från Stenpiren. Här tyckte han att fokus låg lite för mycket på besökare, istället för invånare.
3. Förlänga Älvtrafiken både väster- och österut. Ett förslag var att göra knutpunkt på till exempel Arendal för att avlasta Saltholmen.

Bertil sa också att ambitionen inför nästa sommar är utökad trafik från Stenpiren och att då justera tidtabellen för att nå öborna (som normalt tar bilen).

Diskussionen som följde på detta fokuserade mycket på hur båtar kan vara ett relevant färdssätt för pendlare. Bertil berättade att man nu gör en riskanalys tillsammans med Göteborgs Hamn vad gäller hastigheterna men att beslutet tas av Länsstyrelsen.

Flera i gruppen höll med om att det är den totala resetiden från dörr till dörr som är intressant. Om resetiden dessutom kan användas för arbete, till exempel genom att ha wi-fi, skulle detta vara ett mycket bra alternativ.

En fråga som väcktes var ”Kan vattnet hjälpa oss när man bygger upp hela staden?”. Både Styröbolaget och Västtrafik menade att det inte finns ett sådant uppdrag, men att det är Göteborgs Stads och politikernas ansvar att bestämma sig för hur man vill lösa kollektivtrafiken i framtiden.

Här väcktes också diskussionen om cyklar, något som inte ens var ett problem för fem, sex år sedan. Båtarna i dag är inte byggda för att ta ombord så mycket cyklar, och någon ställde frågan om vilka visioner som finns här. Styröbolaget menade att deras visioner ligger helt i linje med att politikernas ambitioner att allt fler ska kunna cykla. Det finns massor av lösningar och idéer om hur detta kan göras men vi behöver veta vad staden vill, menade Bertil.

Magnus menade att Västtrafiks och Styröbolaget i princip håller med varandra, de vill båda göra kollektivtrafiken så bra som möjligt. Magnus framhöll att de gör det som ingår i deras uppdrag, och att de måste få nya uppdrag för att justera sitt erbjudande. Det är i dag fortfarande billigare med buss och spårvagn än med båt.

Någon i gruppen menade att en utökad båttrafik skulle kunna finansieras av att det då inte skulle behövas så mycket parkering. Det vill säga, ta pengarna från framtida parkeringar och använd till utökad båttrafik. Magnus menade att det är ett svårt resonemang, då framtida parkeringar ännu inte är finansierade. Det finns inga "pengar att ta" till båttrafiken.

Någon framförde då att i grund och botten är det skattebetalarnas pengar och de bryr sig inte om huruvida det är den ena eller andra aktörens pengar, utan att det ska lösas. Det borde gå att "växla över pengar" för att skapa bästa möjliga kollektivtrafik.

Ytterligare någon sa att det säkert kan vara så att det är billigare att köra buss, men att vi trots allt måste avlasta sträckan Saltholmsgatan/Torgnys Segerstedsgatan.

Magnus menade också att det finns massor av områden i Göteborg där folk får förlita sig på spårvagnen, där det helt enkelt inte finns några andra alternativ. Någon tyckte då att det inte är ett argument att inte göra det bättre för öborna bara för att vissa andra grupper inte heller har optimal kollektivtrafik

Någon menade att vi behöver ställa frågan: Varför vill jag ta bilen? Och att det handlar om tillit. Det händer lite för ofta att man ser spårvagnen åka i väg och då blir bilen det tryggaste alternativet i alla fall.

Frågan kom upp hur trafiken synkas när något trafikslag är försenat. Styröbolaget berättade att det finns samtrafik med Ö-snabben då de är skyldiga att ringa Styröbolaget. Det finns också samtrafik med Västtrafik som ringer Styröbolaget som väntar upp till fem minuter. Däremot finns det inget motsvarande på spårvagnarna.

Flera i gruppen efterlyste mer exakt kommunikation. Det är alldeles för ofta man får vänta en timma på Saltholmen för att båten gått innan spårvagnen kommit in. Dessutom fanns det önskemål om att Ö-snabben ska kopplas tydligare till de tider då flest åker.

Man lyfte fram ett önskemål om att få en analys av resandemönster och att i en sådan ska jämföra tillgången till kollektivtrafik på Saltholmen i jämförelse med andra områden i förhållande till antalet hushåll. Någon menade att det fortfarande finns betydande kunskapsbrister vad gäller resemönster/resevanor som rör Södra skärgården.

Frågan om huruvida staden kan öronmärka pengar och göra ett riktat bidrag kom upp. Magnus svarade att det är fullt möjligt och görs redan, till exempel genom gratisbåtarna mellan Stenpiren och Lindholmen.

Ytterligare en fråga kom upp och det var att om periodkortet på Västtrafik finns i mobilen, kan man inte stämpla. Det betyder att resorna inte registreras och att underlaget blir skevt.

Magnus ska ta med sig frågan hem och kolla med dem som äger avtalet.

TPuss som (delvis) blivit TPuls

Se bifogad fil med Carolins presentation samt tidigare utskickat uppdragsdirektiv.

Carolin från SLK började med att berätta att vissa delar av TPuss ingår numera i TPuls.

Andra delar ligger kvar i TPuss, vilande, till dess att resultatet från TPuls är klart. TPuls ska avrapporteras om knappt ett år och vissa delar behöver lösas snabbare för att hinna implementeras före högsäsongen.

Flera i gruppen reagerade på den snäva tidplanen, men Carolin förklarade att politiken varit väldigt tydlig med att man förväntar sig snabba resultat och att tid går före kvalitet som går före resurser. Flera uttryckte oro att det kommer bli ”snabbt och fel”.

Några i gruppen uttryckte önskemål om dialog. Carolin kommer sitta med de på sista två mötena med arbetsgruppen.

Carolin berättade att man nu tittar på vilka begränsande faktorer som finns på platsen, till exempel trafiksituationen, juridiska aspekter med mera. Man håller också på med en del utredningar för att få fram ett bra underlag till de tre scenarierna (låg, mellan, hög) och dessa är:

- **Bullerplan**, som visar vilken beräknad ljudmiljö det kommer att bli på platsen. Här används en vedertagen modell.
- **Strukturskisser**.
- **Trafik-alstring**. Hur många bilar i rörelse blir det av en parkeringsplats? Delvis mätningar, delvis uppskattningar.
- **Ekonomiska** förutsättningar och konsekvenser för de tre olika alternativen
- **Disposition för resecentret**. Vad behövs för att göra den som optimal?

Det kom fram flera frågor angående detta. En var om fler parkeringsplatser verkligen alstrar mer trafik? Carolin menar det är av de saker de nu ska utreda, men att närliggande områden kan påverkas negativt om Södra skärgården alstrar mer trafik.

Någon invände mot tankesättet. Om man bygger bostäder i Näset, får boende i Majorna tycka till det om det? Eller är det omigen en fråga om särbehandling?

Carolin beskrev kort de tre scenarierna man ska utreda:

Låg. Lika många platser som i dag men att boende och verksamma prioriteras före besökare.

Mellan. Det här utgår från det antal parkeringar som normalt p-tal skulle motsvara(jämfört med lägenheter. Carolin menade att detta är ett rimligt ställningstagande och att alla fastigheter räknas in, inte bara permanentboende. Detta är till Södra skärgårdens fördel. Renodla besök från fasta platser.

Hög. Här räknas man på en plats per bostadsfastighet + pålägg för framtida verksamheter och boende.

Någon hade synpunkter på att man inte räknat in Grefabs 350 platser i det totala antalet. Henrik Levin från SLK menade att de platserna inte är tillgängliga nu och därför räknades de inte med i de cirka 1 600 platserna. Parkeringsbolaget fick frågan om hur det går i förhandlingarna med Grefab om deras platser. Bolagets presidium ska först fatta beslut, och det beslutet kan inte föregås. Parkeringsbolaget återkopplar när beslutet är fattat

Angöringskaos (och mer cykel)

Någon i gruppen tyckte att man kunde göra så båtarna "går i skift" istället för att de går i klump. Det sistnämnda gör att både de som ska av och på "konkurrerar" om samma yta. Ytterligare någon sa att man kunde ha något system som särskiljer de som ska gå på och de som ska gå av, kanske genom gulmarkeringar eller staket. Bertil menade att det finns gott om exempel då detta lyckats, till exempel i Stockholm där folk är visade och klara när de stiger på båten, vilket minskar trycket för ombordstigning, men att de är svåra att använda på den lilla yta som Saltholmenterminalen är.

Flera i gruppen har vid upprepade tillfällen pratat om hur kaotiskt det är vid båtarna, och att en aspekt av detta är cyklarna. Många skulle kunna tänka sig att cykelpendla året om, men känner att det inte går eftersom man inte alltid får med sig cyklarna på båten på sommaren.

Styrsöbolaget berättade att de båtarna som finns är de som är upphandlade. De är som de är. För några år sedan tog Styrsöbolaget, rätt eller fel, bort avgiften för cykel. En av anledningarna till det var att många gymnasieungdomar tog cykeln, och att det inte var rimligt att kräva att de skulle betala för sina cyklar. Men det har inneburit att fler också tar cykel (eller vill ta cykel, eftersom det gäller i mån av plats).

Bertil fortsatte att berätta Transportstyrelsen, som är deras tillsynsmyndighet, hade satt ner foten för att nödutgångarna måste säkerställas och att det begränsar antalet cyklar det går att lasta.

Någon tyckte att det hade varit bra med Styr och ställ, både på Saltholmen och på öarna så hade man sluppit stora delar av problemet. Någon föreslog att man kunde hänga cyklarna på utsidan av båtarna men även detta har säkerhetsrisker och därför inte möjligt, menade Bertil.

Inför nästa möte

Temat nästa gång är korta och temporära lösningar. Parkeringsbolaget har sparat de tankar och idéer som kommit upp under resans gång. Den listan tar vi med oss så vi kan utgå från den.

Parkeringsbolaget har också några "läxor" att göra inför nästa möte, en del material som har efterfrågats (se föregående protokoll).

Utcheckning

Det var lite blandade reaktioner på mötet. Någon uttryckte oro över att inte bli lyssnad på, men att det var väldigt bra med inbjudna gäster. Bra också att Carolin Folkeson kommer att sitta med under de två sista mötestillfällena. Bra samtalsklimat, men spretigt tyckte någon och att vi kanske ska prata om färre frågor. Vi kom fram till att alla går tillbaka till anteckningarna från mötet vi hade före semestern, och ser om vi kan styrka någon inför möte fyra för att rensa lite. Flera uttryckte oro för tidsperspektiven i TPuls och att utredningarna "bara ska rusa iväg" utan koppling till vad människor i Södra skärgården vill ha och behöver.

Övrigt

Kvällen avslutades med att Parkeringsbolaget informerade om några saker:

- Kameror på Saltholmen. De togs ner i våras på grund av säkerhetsskäl. Nu är upphandlingen avslutad och kameror kommer åter upp. Det arbetet beräknas vara klart i slutet av vecka 39.
- Bolagets styrelse tog i våras beslut som en villkorsändring som innebär en bil, ett tillstånd eller förhyrd plats. Brev kommer om detta inom kort.
OBS! Denna villkorsändring har alltså ingenting att göra med förslaget att gå från förhyrda till tillstånd. Kommunfullmäktige beslutade i maj att det ska fortsatt erbjudas förhyrd plats på Saltholmen.
- Nya avtal. Alla nytillkommande kunder får automatiskt Parkeringsbolagets nya avtal. Gamla kunder har det däremot inte. Målet är därför att under 2017 se till att samtliga kunder med samma upplåtelseform också har samma avtal.
- Från och med 1 januari justeras priset på förhyrd plats med 60 kronor. Höjningen rör inte tillståndsparkeringen. Information om detta skickas senare.



Någon i gruppen betonade vikten av att pedagogiskt kommunicera detta, särskilt vad gäller villkoren och avtalet.

Vid pennan, Jenny Palm, kommunikatör